

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition de M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, sur les crédits relatifs aux transports du projet de loi de finances pour 2024 (n° 1680) 2

Mardi 17 octobre 2023

Séance de 18 heures

Compte rendu n° 9

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**Présidence de
M. Jean-Marc Zulesi,**
Président



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a auditionné M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, sur les crédits relatifs aux transports du projet de loi de finances pour 2024 (n° 1680).

M. le président Jean-Marc Zulesi. Monsieur le ministre délégué, je vous remercie pour votre présence et votre disponibilité, puisque vous répondez favorablement à toutes les sollicitations de notre commission.

Nous allons procéder à l'examen pour avis des crédits relatifs aux transports du projet de loi de finances (PLF) pour 2024. Les enjeux sont nombreux : la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire ; la création des services express régionaux métropolitains (Serm) ; l'accompagnement du verdissement du parc automobile, grâce au bonus écologique, à la prime à la conversion et désormais au dispositif de *leasing* social ; le soutien aux mobilités douces et actives, comme le vélo qui a pris une place importante dans les déplacements quotidiens de nos concitoyens.

Pour l'ensemble de ces sujets, nous souhaitons que vous nous présentiez votre ambition et l'ambition de ce projet de loi de finances, qui s'accompagne de moyens inédits.

M. Clément Beaune, ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports. L'exercice auquel je vais me livrer me permettra de présenter les crédits budgétaires et, notamment à l'occasion des réponses à vos questions, de préciser nos grandes priorités en matière de transports et de mobilités.

En matière de transports, l'effort de l'État se matérialise dans différents supports budgétaires au sein du projet de loi de finances et dans divers outils, qui dépassent parfois le cadre strict de l'État, comme la Société du Grand Paris. Cet éclatement peut nuire à la lisibilité des moyens engagés. J'essayerai donc de vous en donner une vision la plus claire possible.

Le budget est en très forte hausse par rapport à l'an dernier, puisque l'augmentation globale des crédits atteint 13 %. La progression était du même ordre entre 2022 et 2023. Depuis mon arrivée au ministère en charge des transports, l'effort de l'État en faveur des mobilités a enregistré une croissance de près de 30 %. Pour 2024, celui-ci s'élève à 13,5 milliards d'euros ; il était de 12 milliards dans le budget que j'avais présenté à l'Assemblée nationale l'an dernier.

Cet effort est focalisé sur la décarbonation et le verdissement des transports. Le transport ferroviaire et le transport public sont nos priorités, mais des actions en faveur du verdissement sont également prévues pour d'autres modes de transport. Les crédits destinés à accompagner le développement des véhicules électriques sont ainsi en forte augmentation.

Comme je l'avais indiqué l'an dernier, notre ambition est de rendre les transports plus accessibles et plus verts. J'aimerais rappeler quelques étapes importantes qui sont intervenues depuis la présentation du budget pour 2023. Ma présentation sera chronologique, sans hiérarchie dans l'importance des sujets.

En décembre, nous avons lancé un plan national massif en faveur du covoiturage, qui dispose d'une enveloppe de 150 millions d'euros et prévoit notamment une prime de 100 euros pour les nouveaux conducteurs. Nous avons également engagé le projet de titre

unique de transport. Après le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), la Première ministre a présenté, en février, un plan d'investissement centré sur le ferroviaire. D'ici à 2040, celui-ci bénéficiera de 100 milliards d'euros supplémentaires. Grâce à vous, monsieur le président, une proposition de loi sur les services express régionaux métropolitains a été discutée, puis votée par l'Assemblée nationale. J'espère qu'elle sera adoptée par le Sénat dans quelques jours. Les discussions concernant les contrats de plan État-région (CPER) ont été engagées. Pour l'immense majorité des régions, leur signature devrait intervenir avant la fin de l'année. Par rapport à la génération précédente, ces contrats s'accompagnent d'une augmentation de 50 % des crédits consacrés aux transports. J'ai par ailleurs présenté un plan de soutien au fret ferroviaire et un plan ambitieux pour le développement du vélo. À l'occasion du salon du Bourget, j'ai détaillé les aides à la décarbonation de l'aéronautique. Depuis quelques semaines, je travaille en outre avec les régions à la mise en place d'un passe rail, afin de faciliter l'accès de nos concitoyens au transport ferroviaire.

L'effort de 13,5 milliards d'euros en faveur des mobilités intègre le financement de ces différentes mesures, qui s'inscrivent dans un cadre pluriannuel.

Toutes ces initiatives – ces combats ! – vous doivent beaucoup, aux uns et aux autres. Vous êtes à l'origine de la proposition de loi sur les services express régionaux métropolitains, et vous avez soutenu l'augmentation des crédits en faveur du vélo ou la priorité donnée à la régénération ferroviaire. Cette amicale pression parlementaire me permet, en tant que ministre délégué chargé des transports, de vous présenter des crédits en forte augmentation cette année. Au-delà des sensibilités politiques, les échanges que nous avons sur les textes législatifs et dans le cadre de cette commission nous permettent d'avancer. J'ai une pensée particulière pour la majorité, mais je tiens à tous vous en remercier.

Dans cet effort global de 13,5 milliards d'euros, 8 milliards seront directement consacrés aux mobilités vertes, c'est-à-dire au transport ferroviaire, aux transports collectifs, au transport fluvial et au vélo. Ces crédits figurent dans le budget de l'État, notamment dans le programme 203, *Infrastructures et services de transports*, ou dans d'autres supports, comme le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. À ces 8 milliards d'euros, s'ajoutent 2 milliards consacrés au verdissement du transport aérien, pour financer des investissements en faveur des carburants durables et soutenir des projets de recherche et développement liés à l'avion bas carbone et à la décarbonation du transport routier, grâce au déploiement accéléré de bornes électriques.

Au total, 10 milliards d'euros accompagneront le verdissement des transports. Le reste des crédits permettra de financer l'entretien et la maintenance de notre réseau routier, ce qui est essentiel pour des raisons de sécurité et de préservation du patrimoine public. La navigation aérienne bénéficiera également de 900 millions d'euros d'investissements pour mettre à niveau ses équipements, notamment en matière de sécurité. La France avait en effet accumulé un certain retard technologique dans ce domaine.

S'agissant du transport ferroviaire et des transports collectifs, le budget s'inscrit dans la continuité des engagements que j'avais pris dès mon arrivée au ministère chargé des transports. J'avais en effet indiqué que ma priorité était la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire. En février, la Première ministre a placé ce sujet au cœur de son plan d'avenir pour les transports. Le Gouvernement a annoncé qu'il augmenterait progressivement les crédits qui lui sont consacrés, pour passer de 3 milliards d'euros annuels – ce qui constitue un effort inédit, que nous avons atteint l'an dernier – à 4,5 milliards d'euros d'ici à la fin de la

législature. Des perspectives seront fixées pour les cinq années suivantes, même si nous ne prendrons évidemment aucun engagement formel pour cette période.

Pour 2024, 300 millions d'euros supplémentaires sont prévus pour matérialiser la montée en puissance de l'effort de régénération et de modernisation du transport ferroviaire. Ils seront financés par le groupe SNCF, grâce à la mobilisation du fonds de concours. Les crédits qui auraient dû revenir à l'État sous forme de dividendes resteront au sein de l'entreprise publique pour lui permettre d'engager des investissements. Nous construirons, dans les prochaines semaines, la trajectoire jusqu'à 2027.

S'agissant des trains du quotidien, les trains express régionaux dépendent des régions, mais l'État contribue à leur financement à hauteur de 3 milliards d'euros. Il prend notamment en charge des redevances d'accès au réseau. Des schémas directeurs ont par ailleurs été définis pour les trains d'équilibre du territoire. Les lignes Paris-Clermont-Ferrand, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ou Bordeaux-Marseille relèvent de l'État, qui leur consacre près de 4 milliards d'euros. Ces crédits sont destinés à la régénération et la modernisation du réseau ou à l'achat de matériel roulant. Vous m'interpellez fréquemment, à juste titre, au sujet de ces dessertes, qui ont souvent été négligées. Certaines doivent encore faire l'objet de schémas directeurs d'investissement, mais nous progressons. La priorité budgétaire et politique est clairement donnée à ces trains du quotidien.

En matière de transports du quotidien, nous souhaitons également renforcer les alternatives à la voiture individuelle. Les services express régionaux métropolitains (Serm), chers à votre cœur, monsieur le président, en sont un exemple. J'espère que la loi permettant de les mettre en place sera adoptée très prochainement. La participation financière de l'État s'étalera dans le temps, mais une première tranche de 800 millions d'euros – ou peut-être un peu plus en fonction de l'issue des discussions en cours – interviendra dans le cadre des contrats de plan État-région. Elle permettra d'assurer le financement des études et des premiers travaux.

Le fret ferroviaire constitue une priorité pour le transport de marchandises. J'ai annoncé un renforcement des aides à l'exploitation et à l'investissement, notamment dans le cadre des contrats de plan État-région. L'une des principales difficultés du fret ferroviaire français est le peu de soutien apporté à l'investissement, l'exploitation ayant, quant à elle, été encouragée dans un cadre pas toujours très stable. Toutes nos gares de triage, dont Miramas, Woippy ou Le Bourget, font désormais l'objet d'un grand plan d'investissement, qui a été engagé ou qui le sera dans les prochains mois.

Accentuer la promotion du transport ferroviaire et des transports collectifs comme alternative à la voiture suppose d'améliorer l'offre, mais également d'activer le levier de la demande, en proposant les prix les plus attractifs et compétitifs possibles. Notre ambition est de proposer des solutions, sans stigmatiser. Les régions font déjà beaucoup d'efforts en matière de tarification. Cet été, j'ai décidé que les prix moyens des billets seraient divisés par deux pour les trains Intercités. L'opération a bien fonctionné, mais de telles initiatives doivent être plus coordonnées et plus pérennes.

J'ai donc proposé – et le Président de la République a défendu cette idée – qu'un passe rail soit mis en place d'ici l'été prochain. Celui-ci s'inspirerait des dispositifs qui existent dans plusieurs pays européens, dont l'Allemagne. Le projet ne peut toutefois se concevoir que dans le cadre d'une coopération entre l'État et les régions. Des discussions ont été engagées à ce sujet lors du congrès de Régions de France à Saint-Malo, il y a deux

semaines. Les sommes ne sont pas encore considérables, mais quelques crédits sont déjà prévus dans le budget pour le financement de cette mesure.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

Mme Danielle Brulebois (RE). Le projet de loi de finances pour 2024 intègre trois de nos priorités : la réduction du déficit public, la défense du pouvoir d'achat des Français et la lutte contre l'inflation, et la réalisation d'investissements en faveur de la transition écologique.

Le transport est l'activité la plus émettrice de gaz à effet de serre en France. En 2019, il représentait 31 % du total. Grâce à un effort de 13,5 milliards d'euros, en hausse de 13 % par rapport à 2023, et à 8 milliards affectés directement au financement de la transition écologique, le budget qui nous est présenté pour 2024 relève le défi avec détermination. Nos infrastructures de transport, notamment ferroviaires, nécessitent des investissements massifs pour les renouveler, les moderniser et augmenter la capacité de nos lignes. Après quarante ans de négligence – pour ne pas dire d'abandon – de ce secteur, nous partons de très loin !

Je salue le président du COI, David Valence, ainsi que les membres de cette instance, dont les travaux ont permis de faire émerger un scénario ambitieux, retenu par Mme la Première ministre. Celui-ci a abouti à l'annonce d'un plan d'investissement de 100 milliards d'euros d'ici 2040. Ce renforcement massif des moyens se matérialisera dans des actions concrètes, dont bénéficieront nos concitoyens.

Le soutien aux trains du quotidien et au fret ferroviaire, l'investissement dans le réseau et dans les Serm, le titre unique, le passe rail, le *leasing* social, le covoiturage, la prime à la conversion pour les deux-roues ou le plan Vélo – afin d'accentuer les efforts et d'inscrire définitivement ce mode de transport dans le quotidien de tous les Français – sont autant de projets prioritaires et positifs pour nos concitoyens, qui seront accélérés par la hausse des crédits.

Monsieur le ministre délégué, pouvez-vous nous apporter des précisions à propos de la nouvelle taxe sur les autoroutes, qui permettra d'augmenter les recettes ? Quel est l'état d'avancement du projet de RER métropolitains ? Quelles sont les prochaines étapes du projet de *leasing* social et de voiture à 100 euros par mois ? Enfin, pour quelles raisons certains grands projets ont-ils été abandonnés ?

M. Matthieu Marchio (RN). La question du financement des transports est primordiale, particulièrement s'agissant du ferroviaire, qui nécessite des investissements colossaux pour préparer l'avenir. Nous sommes nombreux à demander des moyens supplémentaires pour les infrastructures. Il faudrait 4 milliards d'euros par an pour rajeunir le réseau. Les 3 milliards d'euros prévus dans le projet de loi de finances (PLF) sont tout juste suffisants pour le maintenir en l'état.

Compte tenu des ambitions exprimées par le Gouvernement, nous aimerions comprendre et évaluer l'efficacité des crédits supplémentaires que vous parvenez à dégager. Un ensemble de mesures s'avère en effet indispensable à court terme en faveur des transports qui affectent directement le quotidien de nos concitoyens. Quel financement est prévu pour les services express régionaux métropolitains dans ce projet de loi de finances ? Il ne faudrait pas que ces investissements soient réalisés au détriment de la rénovation du réseau principal.

Selon M. Farandou, président de la SNCF, atteindre l'objectif de doublement de la part modale du ferroviaire nécessiterait un effort de 100 milliards d'euros sur quinze ans. La construction de la France ferroviaire dont nous avons urgemment besoin dépend de notre capacité à dégager les moyens nécessaires à la modernisation de notre réseau. Nous aurions dû planifier ces investissements depuis de nombreuses années. Symbole de votre manque de cap et de vision : la gare de triage de la porte de la Chapelle. Inaugurée en grande pompe en 2018 par votre prédécesseure Élisabeth Borne, elle n'a accueilli à ce jour aucun train ! C'est un fiasco à 80 millions d'euros.

Comment comptez-vous nous conduire à l'objectif d'un nouvel essor ferroviaire, indispensable au respect des engagements environnementaux ? À quand des actions concrètes, au-delà des effets d'annonce et des effets de manche ? Il est temps, monsieur le ministre délégué, de dégager des priorités, de tenir compte des engagements pris et d'exécuter avec détermination les investissements pluriannuels qu'ils nécessitent. Le développement d'un réseau de transport efficace et durable ne fait pas bon ménage avec les incessants changements de cap auquel vous nous avez habitués, notamment concernant Fret SNCF.

Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NUPES). L'écologie à la française, suite ! Sans surprise, mais contre toute logique, on adore toujours autant la bagnole ! Si on compare le budget des seuls nouveaux projets routiers à celui alloué aux forêts en France, on a d'un côté 500 millions d'euros pour les arbres et, de l'autre, 700 millions d'euros pour le goudron. Quelle leçon !

Vous assumez vos choix, en prétendant qu'il est impossible de faire mieux. Or vous nous présentez ce budget au moment où vous passez en force pour construire l'autoroute A69, symbole de l'absurdité de votre politique écologique. Ce projet est inutile et archaïque. Alors que nous regardons, impuissants, l'effondrement du vivant, il consiste à détruire des zones humides, des terres agricoles et des espèces protégées pour littéralement longer une route nationale qui pourrait être réaménagée. Ne nous racontez pas la fable des cinq arbustes qui remplaceraient chaque arbre centenaire abattu ! Il faudrait des dizaines et des dizaines d'années pour que ces arbustes, s'ils survivent, rendent les mêmes services écosystémiques. Malheureusement, ces dizaines d'années, nous ne les avons pas, nous ne les avons plus.

Des chercheurs du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) et près de 2 000 autres scientifiques vous supplient d'arrêter ce massacre. Des gens ont même mis leur vie en jeu pour faire entendre la voix du vivant et le droit des générations futures. Mais que valent ces protestations face à la possibilité de gagner quinze minutes de trajet, pour 17 euros l'aller-retour ?

Au désespoir des grévistes de la faim, puis de la soif, qui ont ému la France entière, vous avez répondu par une fausse concertation à laquelle ni eux ni les collectifs n'étaient conviés. Toute honte bue, vous avez conclu que le projet bénéficiait d'un soutien majoritaire. Plus de 200 élus qui, par une habile sélection, n'étaient pas conviés non plus, continuent pourtant de se dresser contre cette aberration. Face à la détresse et à l'honneur, vous optez pour le mépris. Cette nuit, vous avez même mis les écureuils en cage. Ces défenseurs du vivant perchés dans les arbres, qui nous rappellent l'importance de tenter de sauver ce qui peut l'être, vous les avez envoyés en garde à vue !

Vous faites fausse route, monsieur le ministre délégué. Plus exactement, vous appuyez sur l'accélérateur et vous nous envoyez dans le mur ! Il n'est cependant pas trop tard

pour bien faire. Arrêtez ce projet, décrêtez un moratoire sur les nouvelles infrastructures routières et étudiez les alternatives. Revoyez votre copie et préférez les arbres au bitume.

M. Nicolas Ray (LR). En début d'année, notre groupe a accueilli avec un grand intérêt l'annonce d'un grand plan d'investissement en faveur des infrastructures, notamment ferroviaires. Compte tenu de leur état de délabrement avancé, celui-ci était devenu urgent. La ligne Paris-Clermont-Ferrand, que vous connaissez bien, monsieur le ministre délégué, en est la parfaite illustration.

Pour 2024, le budget prévoit une augmentation des crédits de 1,6 milliard d'euros, ce qui n'est pas à la hauteur des immenses besoins. En outre, le niveau d'engagement de l'État dans les futurs CPER déçoit la plupart des régions, notamment en ce qui concerne les petites lignes. Par ailleurs, nous ne connaissons toujours pas les modalités de financement de ce grand plan ferroviaire de 100 milliards d'euros, en particulier s'agissant de la part revenant à l'État.

Le PLF pour 2024 priorise les investissements en faveur du ferroviaire, mais le fait malheureusement au détriment de la route. Les crédits alloués à cette dernière ne s'élèvent qu'à 1,5 milliard d'euros. Vous l'avez reconnu vous-même, monsieur le ministre délégué, ce niveau est très bas. Or, depuis trop longtemps, de nombreux territoires souffrent d'un manque d'entretien de leur réseau national. L'État cherche d'ailleurs à transférer aux collectivités ce réseau routier, mais souvent sans les ressources correspondantes. Cet abandon n'est pas acceptable pour le monde rural, où la voiture reste le seul moyen de mobilité. Il est par conséquent essentiel de terminer certains contournements routiers promis de longue date pour désengorger les cœurs urbains, notamment à Vichy, et de sécuriser les routes nationales, telle la RN7, en l'élargissant à deux fois deux voies.

Veillons à ne pas opposer les différents modes de transport. Ils ne se remplacent pas, mais se complètent. Nos réseaux routiers ont également besoin de crédits pour relever le défi de la décarbonation, car le rail ne pourra pas assurer tous les besoins de mobilité.

Enfin, où en est le projet d'une nouvelle loi d'orientation ou de programmation permettant d'inscrire dans la durée cette volonté de doter notre pays d'infrastructures de transport modernisées ?

M. Jimmy Pahun (Dem). Au nom des députés du groupe Démocrate, je veux saluer la hausse du budget dédié à la transition écologique des transports, en favorisant notamment le ferroviaire et le verdissement des véhicules. Cette augmentation de 1,6 milliard d'euros, pour atteindre un effort global de plus de 13 milliards d'euros, vient concrétiser le plan d'avenir pour les transports présenté par la Première ministre en février.

Je retiens en particulier les 8,6 milliards d'euros consacrés au volet « mobilité » des contrats de plan État-région. Je profite de l'occasion, monsieur le ministre délégué, pour vous remercier à nouveau concernant l'intégration de la ligne de desserte fine du territoire reliant Auray à Quiberon, pour votre soutien au projet de RER Bretagne Sud et pour le rehaussement de l'enveloppe globale du CPER breton.

Nous œuvrons massivement pour le développement des mobilités durables, avec des résultats concrets pour nos concitoyens. Je le constate régulièrement dans ma circonscription. Tous les mois ou presque, une nouvelle ligne ou une nouvelle piste cyclable, financée grâce au soutien de l'État, est inaugurée.

J'ai mentionné les efforts en faveur du ferroviaire, mais je tiens également à saluer les mesures visant à accélérer le développement du parc de véhicules électriques. En effet, les véhicules représentent près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Je note avec satisfaction la réforme du malus pour les poids lourds, dont le seuil d'entrée est abaissé, le plafond supprimé et le champ élargi aux hybrides. Parallèlement, un accompagnement est proposé aux ménages modestes pour qu'ils puissent opérer cette indispensable transition. Le bonus écologique est complété par le dispositif annoncé par le Président de République, qui leur permettra de louer une voiture électrique pour 100 euros par mois.

Nous avons fait beaucoup pour les mobilités durables, mais je pense que nous pouvons faire encore davantage. Les mesures contenues dans ce projet de loi de finances le démontrent. L'arrêt des grands projets autoroutiers et routiers, au-delà de l'entretien de l'existant, est également nécessaire. Votre prise de position à ce sujet est courageuse, je la salue et je la soutiens.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Nous avons accueilli très favorablement les annonces de la Première ministre concernant le secteur ferroviaire, puisqu'elles prévoyaient un plan d'investissement à hauteur de 100 milliards d'euros d'ici 2040. Comment ces engagements se traduisent-ils dans le PLF ? Où sont passés les 3,3 milliards d'euros de crédits nouveaux qui seraient nécessaires pour les respecter ? En allouant 200 millions d'euros supplémentaires au ferroviaire et 800 millions d'euros à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France), qui finance les politiques de mobilité au-delà du ferroviaire, considérez-vous que le compte y est ?

Envisagez-vous de flécher une partie des crédits ferroviaires vers l'entretien, la sauvegarde et la réouverture des lignes de desserte fine du territoire ? Qu'en est-il du financement des Serm, chers à notre président de commission Jean-Marc Zulesi et très attendus dans nos territoires ?

Pouvez-vous nous détailler l'avancement des négociations dans le cadre du volet « mobilité » des CPER ? Vous n'ignorez pas les difficultés que rencontrent les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour apporter leur part des financements attendus. Envisagez-vous de leur donner des moyens supplémentaires, par exemple – comme nous vous le proposons – en augmentant le plafond des taux de versement mobilité ?

À l'heure de la transition de nos mobilités individuelles, l'accompagnement des ménages, notamment des plus modestes, est plus que jamais indispensable. Où en est le projet de *leasing* social à 100 euros par mois, annoncé par le Président de la République pour fin novembre ? Même si vous avez partiellement répondu à cette question en évoquant le passe rail pour l'été 2024, que pensez-vous de nos propositions d'abonnement mobilité climat, véritable levier pour inciter au choix des transports collectifs ?

Je soutiens la demande du Conseil économique, social et environnemental (Cese) concernant l'élaboration d'une nouvelle loi de programmation des mobilités. Quelle est votre position à ce sujet ?

M. Vincent Thiébaud (HOR). Au nom du groupe Horizons et apparentés, je me félicite de ce budget de 13,5 milliards d'euros alloués aux transports, en hausse de plus de 30 % depuis 2022. Il s'inscrit dans la lignée des efforts engagés depuis 2017. Le ferroviaire bénéficiera de 8 milliards d'euros. Des investissements sont prévus en faveur des réseaux, des

trains du quotidien et des trains d'équilibre du territoire, du fret ferroviaire et des services express régionaux métropolitains. Différentes mesures permettront d'accompagner les citoyens, comme le bonus écologique – qui a été refondu –, le plan Vélo, le plan Covoiturage, l'accélération du déploiement des bornes de recharge ou le *leasing* social.

Comme l'ont souligné certains de mes collègues, une interrogation subsiste toutefois. En effet, la décarbonation des transports passera également par l'accompagnement des collectivités territoriales. Différents outils existent, comme les CPER ou, s'agissant de l'ingénierie, France Mobilités, mais comment pourraient-ils être renforcés ? Êtes-vous favorable à une loi de programmation qui permettrait, dans la même logique que pour les énergies renouvelables, de faciliter la planification pluriannuelle ?

Enfin, comment seront répartis les 800 millions d'euros dédiés aux services express régionaux métropolitains ?

M. Nicolas Thierry (Écolo-NUPEs). « On aime la bagnole, et moi je l'adore ! » s'exclamait le Président de la République il y a quelques jours, à l'occasion d'une interview consacrée à la planification écologique. Cette déclaration pour le moins anachronique démontre qu'il n'a pas mis à jour son logiciel. Ce que les Français attendent des responsables politiques, c'est à la fois un horizon qui garantit une planète habitable et un chemin réaliste pour y parvenir.

Le modèle tout-voiture, même électrique, est une impasse, en raison notamment des limites planétaires.

Le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France. Il totalise près d'un tiers des émissions, dont une grande partie est causée par la route, et celles-ci ne baissent pas. Faute d'initiative et d'anticipation politiques, de nombreux Français sont dépendants de leur voiture et condamnés à payer 2 euros le litre d'essence pour se déplacer. Les véhicules sont par ailleurs de plus en plus lourds. En deux ans, leur poids a augmenté de 100 kilogrammes. Ce n'est pas avec un malus touchant moins de 10 % des modèles que la situation évoluera. Nos propositions consistant à l'instaurer à partir de 1,3 tonne ont malheureusement été rejetées.

Le train reste plus cher que l'avion. Demandés depuis des années, les investissements en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau ne sont toujours pas à la hauteur, de même que les mesures destinées à développer les trains de nuit. L'aérien, en revanche, se porte très bien, puisque le Gouvernement le subventionne à coups de milliards d'euros d'argent public. Cette année encore, vous avez refusé de vous attaquer à la niche fiscale sur le kérosène.

Enfin, comment ne pas évoquer les infrastructures ? Vous semblez n'avoir tiré aucun enseignement des échecs du passé. L'A69 en est le triste symbole. Ce projet aussi gigantesque qu'inutile entraînera des destructions écologiques inestimables et, compte tenu du futur prix du péage, ne profitera qu'aux plus aisés. Il renforcera par ailleurs la métropolisation. Nos arguments ainsi que ceux de l'autorité environnementale et de plus de 1 500 scientifiques, dont les experts français du Giec, ne suffisent pas à vous convaincre. Les profits du bâtiment et travaux publics (BTP) sont prioritaires ! Nous pouvons admettre, monsieur le ministre délégué, que vous ne souhaitiez pas écouter les écologistes, mais qu'en est-il des scientifiques qui vous appellent à changer de logiciel ?

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES). Pour l'an prochain, le plan d'avenir pour les transports prévoit une hausse des investissements dans les infrastructures de mobilité verte. Les ressources de l'Afit France augmenteront notamment de 800 millions d'euros par rapport à 2023. Cependant, le projet de loi de finances nous est présenté avant que tous les arbitrages aient été rendus. Les discussions relatives aux contrats de plan État-région ne sont pas achevées. Une revalorisation significative des aides au wagon isolé, dont la stabilité était prévue, vous a par ailleurs été demandée. Des questions demeurent enfin s'agissant du contrat de performance de SNCF Réseau. Il prévoit l'allocation de 1,5 milliard d'euros supplémentaire par an mais, si l'objectif est l'entretien et la régénération du réseau, un effort de l'État constituerait, financièrement et politiquement, un acte majeur, permettant de marquer son soutien à l'opérateur.

Vous avez introduit dans le budget de l'État une taxe nouvelle sur les autoroutes et les grands aéroports, ce qui constitue un premier pas, à condition qu'elle serve à financer la régénération du réseau ferré. Quelle part des 600 millions d'euros attendus envisagez-vous de lui consacrer ? S'agira-t-il d'une recette dédiée ? Cette décision symboliserait, d'un point de vue budgétaire, le basculement des priorités de la route vers le rail.

M. Guy Bricout (LIOT). Notre pays continue de traverser une crise qui sans cesse rebat les cartes et met en exergue nos besoins prégnants en matière de transport de proximité et de transport durable. Les transports doivent être performants, car ils constituent un pilier central de nos activités économiques et sociales. Le groupe LIOT examine donc ce nouveau budget sous trois angles complémentaires : économique, social et environnemental.

Un dispositif de *leasing* devrait permettre à nos concitoyens les moins aisés d'avoir accès aux véhicules électriques. Au sein du groupe LIOT, nous sommes attentifs à ce que ce type d'aide bénéficie en priorité aux ménages en ayant le plus besoin. Quels critères d'éligibilité seront retenus ? Quels financements sont prévus ?

Je profite de cette audition, monsieur le ministre délégué, pour appeler votre attention sur la situation d'Alstom et de Bombardier, qui doivent se rendre à Saint-Dizier ou en Tchéquie pour tester leurs rames. J'ai l'intention de proposer à monsieur le président une mission flash pour étudier les contraintes qui pèsent sur nos constructeurs ferroviaires, mais j'aimerais d'ores et déjà connaître votre sentiment à ce sujet.

Enfin, au sein du groupe LIOT, nous nous inquiétons de la manière dont le Gouvernement en général, et votre ministère en particulier, sollicite régulièrement les collectivités pour financer les grands projets. Vous attendez encore beaucoup des régions pour les prochains investissements prévus en matière de transports. Pensez-vous qu'elles auront les moyens de vous accompagner ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Madame Brulebois, la taxe sur les grandes concessions – qui ne concernent pas que les concessions autoroutières – est un élément structurant du budget pour 2024 et au-delà, puisqu'aucune échéance n'a été fixée quant à sa perception. Cette recette sera donc pluriannuelle.

Nous estimons, avec le ministre chargé de l'économie, qu'il ne faut pas remettre en cause les modèles concessifs. Les modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre doivent toutefois contribuer à la décarbonation de l'ensemble du secteur. Or la route et l'aérien sont polluants. Il ne s'agit pas d'une critique, mais d'un fait.

Chaque euro rapporté par cette nouvelle taxe contribuera à la décarbonation des transports et à l'investissement dans les infrastructures. Comme vous avez pu le constater dans le projet de budget qui vous est soumis, son produit sera intégralement affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Cette affectation, souhaitée par beaucoup d'entre vous, dont M. le président Zulesi et M. le président Valence, est une garantie pour le financement de notre stratégie de décarbonation et d'investissement dans les transports.

Nous estimons que cette taxe devrait rapporter 600 millions d'euros par an. Nous avons fixé un seuil, car certaines infrastructures portuaires ou aéroportuaires de taille modeste ont des capacités contributives limitées. Un équilibre a donc été trouvé dans le texte qui vous est présenté. À titre indicatif, puisque la répartition pourra varier en fonction des seuils annuels, le secteur autoroutier devrait s'acquitter des trois quarts du produit de cette taxe, le quart restant provenant du secteur aérien.

Je profite de cette occasion pour souligner, avec un peu de solennité et de gravité, que beaucoup de *fake news* circulent concernant cette taxe et ses impacts. Il ne s'agit pas d'une taxe spécifique qui serait insoutenable pour le secteur autoroutier puisqu'elle repose, pour les trois quarts, sur ce dernier et, pour un quart, sur le secteur aérien. Cette répartition ne correspond pas à leurs parts modales respectives. Comme nous nous y étions engagés, avec M. Bruno Le Maire, lors d'une audition conjointe devant votre commission du développement durable et la commission des finances, nous avons défini le dispositif après avoir recueilli des avis juridiques importants, dont celui du Conseil d'État. Nous avons rendu public son avis et chacun peut donc se faire sa propre opinion. Si le Parlement vote cette taxe, des contestations pourront intervenir en justice, car nous sommes dans un État de droit, mais la réalité est très éloignée des commentaires que j'entends parfois.

Je tiens en outre à rassurer nos concitoyens qui utilisent les autoroutes. L'évolution des péages est fixée par contrat et dépend d'une formule liée à l'inflation. Le calcul est effectué en fin d'année, pour une application au 1^{er} février de l'année suivante. La fiscalité ne joue aucun rôle. L'introduction d'une nouvelle taxe peut être contestée devant le juge, mais ne donne pas aux sociétés concessionnaires le droit d'augmenter les tarifs par décision unilatérale.

Plusieurs questions ont été posées à propos des RER métropolitains, auxquelles j'apporterai une réponse globale. Le rapport du COI, qui a repris un rapport de SNCF Réseau datant de 2020, a identifié de dix à quinze projets suffisamment matures, c'est-à-dire ayant déjà fait l'objet d'études.

La loi « Zulesi », je me permets de l'appeler ainsi, devrait être votée par la Haute Assemblée. Elle pourra entrer en vigueur une fois la navette parlementaire achevée, dans les prochaines semaines ou les tout prochains mois. Le texte adopté par l'Assemblée nationale prévoit que les collectivités concernées présentent leurs projets d'investissement et de financement, qui devront être validés par l'État et le ministre chargé des transports. J'espère que les premiers dossiers pourront être soumis au Gouvernement dès le début de l'année 2024. Pour rendre le dispositif plus concret, nous avons d'ores et déjà annoncé une première tranche de crédits dans les mandats donnés aux préfets de région. Pour la période 2023-2027, ceux-ci s'élèvent à environ 800 millions d'euros.

Le budget global qui pourrait être nécessaire est estimé à une dizaine de milliards d'euros. Contrairement à ce que j'entends parfois, ces 800 millions ne correspondent pas à la

totalité de l'effort qui sera consenti par l'État. Ils permettront de financer des études et de premiers travaux au cours de la période 2023-2027, mais nous savons que la plupart des projets ont un horizon bien plus lointain.

L'État a annoncé un chiffre : 800 millions d'euros, voire peut-être un peu plus à l'issue des négociations. J'attends des régions qu'elles prennent leur part, laquelle, je l'espère, sera au moins équivalente à la nôtre. Chaque projet disposera ensuite de son plan d'investissement et de financement. Si, comme je le souhaite, le processus législatif va à son terme, des ressources locales pourront être affectées, comme pour les sociétés de projet du Grand Paris ou des lignes à grande vitesse.

S'agissant du *leasing* social, le dispositif sera mis en place avant la fin de l'année, comme l'a promis le Président de la République. Il ciblera les ménages modestes. Les critères seront présentés avant l'ouverture de la plateforme. Nous y travaillons avec Mme Agnès Pannier-Runacher. Les véhicules seront livrés à partir de 2024. Toutefois, comme nous avons fait un choix de souveraineté, respectant des critères environnementaux de localisation de la production et de transport, leur nombre sera, dans un premier temps, limité. Nous avons privilégié des véhicules français ou européens, dont les quantités disponibles sont moindres que si nous avions passé des commandes dans d'autres régions du monde. La montée en puissance s'effectuera progressivement.

Madame Brulebois, je suppose qu'en faisant référence à l'abandon de grands projets, vous évoquiez les projets autoroutiers. Certains, ici, ont appelé mon attention sur la nécessité de ne pas cesser tous ces projets, nos concitoyens ayant besoin de la route, voire de l'autoroute. D'autres ont crié au scandale, considérant que nous ne devons plus envisager le moindre projet routier. C'est le charme des différentes sensibilités politiques ! Pour ma part, j'estime que nous devons trouver un équilibre. Nous construirons encore des routes et des autoroutes, mais beaucoup moins que par le passé. Nous renoncerons à certains projets importants, ce qui pourra être vécu comme un sacrifice.

Dans le cadre de la planification écologique, nous donnons la priorité au ferroviaire et aux transports publics, en essayant de réduire la part modale de la route. Je constate cependant que dans les discussions engagées avec les collectivités, quelles que soient les sensibilités politiques, beaucoup de demandes concernent encore des projets routiers. Certains sont attendus de longue date. Ils ont été décidés démocratiquement et se concrétiseront. En revanche, pour les projets moins pertinents ou moins avancés, nous réduirons progressivement nos investissements.

Monsieur Marchio, vous avez indiqué que 4 milliards d'euros étaient nécessaires pour que la régénération du réseau ferroviaire commence à être efficace. Nous allons au-delà, puisque nous nous sommes fixé un objectif de 4,5 milliards d'euros ! Ce montant correspond au seuil d'inversion de la courbe. C'est celui à partir duquel nous pourrions faire diminuer l'âge moyen de notre réseau.

En matière ferroviaire, nous avons de grandes fiertés dans notre pays, comme le TGV. Notre réseau ferroviaire est, en revanche, trop vieux. Nous consentons dès cette année un effort inédit de 3 milliards d'euros, qui passera à 3,3 milliards d'euros en 2024, pour atteindre 4,5 milliards d'euros à la fin de la législature.

Vous dénoncez des revirements. Pourtant, il me semble que je ne suis pas le premier, dans les gouvernements qui se sont succédé depuis 2017, à indiquer que les trains du

quotidien et le réseau ferroviaire constituent des priorités. Nous assumons ces choix, que nous traduisons d'ailleurs de manière sonnante et trébuchante. Nous ne sacrifions pas le réseau au bénéfice des services express régionaux métropolitains. Preuve en est que les crédits alloués au réseau s'élevaient à 2,9 milliards d'euros quand j'ai pris mes fonctions. Nous les avons portés à 3 milliards en 2023, ils s'élèveront à 3,3 milliards en 2024 et la Première ministre a pris l'engagement, qui figurera dans le contrat de performance, d'atteindre 4,5 milliards d'euros à la fin de la législature.

Nous augmentons les crédits destinés au réseau et parallèlement, sous l'impulsion du Président de la République, nous commençons à financer les services express régionaux métropolitains. Quand je suis arrivé au ministère, aucun budget ne leur était alloué. Nous disposons désormais d'une première enveloppe de 800 millions d'euros.

Il n'y a donc pas à choisir entre le fromage et le dessert ! Nous soutenons à la fois la régénération du réseau ferroviaire et le développement des Serm. Les crédits prévus dans les contrats de plan État-région et dans le PLF le montrent !

Nous avons déjà eu un long débat à propos du fret. Je me suis exprimé notamment devant la commission d'enquête créée sur ce sujet. Fret SNCF connaît des difficultés liées à la procédure engagée par la Commission européenne. Nous avons toutefois renforcé de manière significative notre soutien au fret ferroviaire, à la fois en ce qui concerne l'investissement et l'exploitation. M. Wulfranc m'a interrogé sur notre effort dans ce domaine. Celui-ci était de 170 millions d'euros par an depuis le plan de relance de 2021. Nous l'avons porté à 300 millions d'euros. Les aides au wagon isolé, qui devaient prendre fin cette année, seront pérennisées jusqu'à la fin de la décennie, afin de donner de la visibilité au secteur et aux entreprises qui utilisent ce mode de transport. Dès la fin 2024, nous augmenterons les aides à l'exploitation de 30 millions d'euros par an. Elles atteindront ainsi 330 millions d'euros.

Le projet Chapelle International a été livré en 2018. Il s'agissait d'un programme mixte, associant des bureaux, des commerces et une halle ferroviaire. Porté par des acteurs privés et par la Banque des territoires, il n'a pas été financé par le budget de l'État. L'entrepôt, qui était au cœur du projet, fonctionne. En revanche, le terminal dédié aux transports combinés n'a pas encore trouvé de clients et d'opérateur. Il ne faut pas créer une polémique qui n'a pas de raison d'être. Nous souhaitons évidemment que ces installations soient utilisées, mais l'État n'a aucune responsabilité dans l'opération. Nous n'attendons pas ce projet pour développer nos infrastructures de fret. Notre rôle est d'investir dans les gares de Woippy, de Miramas, du Bourget et dans les autres gares de triage en France.

Madame Stambach-Terreiroir, je ne veux pas refaire tout le débat concernant l'A69, mais je ne veux pas non plus laisser des mensonges s'installer. Vous avez été invitée, à ma demande, à la réunion qui s'est tenue en préfecture. Tous les élus concernés par le tracé, quelle que soit leur sensibilité politique, y ont été conviés. Vous pouvez le vérifier. La députée Mme Erodi était invitée, même si elle n'a pas jugé bon de venir. Pour que le pluralisme soit assuré, j'ai demandé que vous-même – dont je connais l'engagement à l'encontre de ce projet, puisque nous en avons déjà discuté ensemble à plusieurs reprises –, ainsi que la députée Mme Arrighi, puissiez assister à la rencontre et vous exprimer. À cette occasion, vous avez donc pu constater que la grande majorité des élus est favorable à la construction de cette infrastructure. C'est un fait que vous ne pouvez pas contester.

Puisque les élus concernés par le projet considèrent qu'il est important et que celui-ci est engagé de longue date, j'ai décidé, à l'issue de cette réunion, que le chantier devait se

poursuivre. Il n'y a pas eu d'échanges directs entre les associations et les élus, qui ne le souhaitent pas. Les associations ont, en revanche, été reçues par les préfets. Je les ai reçues également, ainsi que Mme Carole Delga. Les rencontres avec les différentes parties prenantes se sont tenues dans des formats variés. Les chambres de commerce, qui défendent activement le projet, n'ont pas non plus été reçues en même temps que les élus.

Le projet ne fait pas l'unanimité parmi les élus, mais il est soutenu par la majorité d'entre eux. Par conséquent, nous avons décidé qu'il se poursuivrait. C'est ce que j'appelle l'État de droit. Vous avez le droit d'être opposée à ce chantier ; vous avez le droit de manifester, si vous le faites sans violence. Néanmoins, j'assume la décision qui a été prise de continuer les travaux.

Monsieur Ray, je suis favorable à une loi de programmation qui nous permettrait de disposer d'une vision pluriannuelle de nos investissements. Il s'agit également de la volonté du Gouvernement. À la demande de la Première ministre, j'ai donc engagé une consultation auprès des parlementaires, afin de savoir si une telle démarche pourrait recueillir le soutien des uns et des autres. Je rencontrerai demain les groupes socialistes de l'Assemblée et du Sénat. Comme vous le savez, nous sommes dans un contexte de majorité relative et nous devons trouver des accords pour faire aboutir les textes.

Que nous parvenions ou non à adopter une loi de programmation, le plan d'avenir pour les transports commence à se concrétiser. J'ai déjà cité quelques exemples. Pour la nouvelle génération de contrats de plan État-région, nous avons augmenté la part de l'État de 50 %, pour la porter à 8,6 milliards d'euros. Nous mobiliserons 600 millions d'euros par an pour accroître les investissements réalisés par le biais de l'Afit France, ce qui représentera un effort de 2,5 milliards d'euros d'ici à la fin du mandat. De manière progressive, nous augmenterons également de 50 % les crédits consacrés à la régénération ferroviaire. Même si nous ne disposons pas d'une loi de programmation, nous continuons à avancer. Néanmoins, il serait préférable d'avoir une vision d'ensemble. Je compte sur vous pour que nous trouvions un chemin parlementaire nous permettant de faire aboutir ce texte.

La RN7 figure dans le mandat donné à Mme la préfète de région pour mener les discussions avec le président de la région, M. Wauquiez. Dans cette génération de contrats de plan État-région, la part des crédits alloués à la route sera néanmoins en baisse. Il en est de même dans ce budget. Nous faisons une revue des projets autoroutiers. Tous ne continueront pas. Les choix sont toujours compliqués, car il n'existe pas de vérité absolue. Nous essayons de trouver un équilibre et, surtout, de proposer des solutions pour les territoires. Dans certains cas, la route reste la seule option. Des projets, y compris autoroutiers, sont attendus et nécessaires, mais les services express régionaux métropolitains pourront parfois apporter une alternative à la voiture, notamment pour les personnes qui résident à quelques dizaines de kilomètres des centres-villes.

Je rappelle souvent que je suis chargé des transports. Tous les transports doivent se décarboner. La route doit contribuer à cet effort. Même s'il est prioritaire, le report modal ne suffira pas pour atteindre nos objectifs. Il est donc très important de promouvoir le véhicule électrique, de proposer le dispositif de *leasing* social et, en faisant preuve de davantage de sélectivité, de continuer à engager certains projets routiers.

Monsieur Pahun, vous avez souligné le soutien apporté au développement du vélo. En effet, 250 millions d'euros par an sont mobilisés pour encourager la pratique du vélo, notamment par le biais du fonds Mobilités actives. Cet effort n'est plus du tout anecdotique.

En ajoutant les aides à l'achat et les CPER, les investissements s'élèveront à 2 milliards à la fin de la décennie.

Monsieur Delautrette, les transports bénéficieront de 1,6 milliard d'euros supplémentaires par rapport à l'an dernier. Dans les 7 milliards d'euros annoncés par la Première ministre et le Président de la République pour accompagner la transition écologique, ils constituent le principal poste d'effort, ce qui est normal compte tenu de leur part dans les émissions globales de gaz à effet de serre. En deux ans, le budget consacré par l'État aux transports a augmenté de près de 30 %. Il y aurait matière à aller au-delà, mais les crédits prévus sont déjà très significatifs et inédits.

S'agissant des petites lignes, un protocole a été signé avec huit régions sur treize. En dix ans, les investissements devraient représenter 7 milliards d'euros. Nous avons intégralement reconduit la part de l'État pour les CPER 2023-2027. Elle s'élève à environ 750 millions d'euros et pourrait légèrement augmenter. Les taux de cofinancement varient entre 10 et 25 % pour la part de l'État, ce qui est conforme aux protocoles signés par le gouvernement de M. Castex à partir de 2021. Il n'y a pas de revirement ou de changement de cap !

Pour le versement mobilité, j'ai réussi, avec Mme Valérie Pécresse, à trouver un accord entre l'État et la région Île-de-France. Je remercie la commission des finances de l'avoir accepté. Il est important pour financer nos transports publics et l'ouverture des lignes du Grand Paris. Les autres métropoles ou régions de France ne fonctionnent pas selon le même schéma. Dans la perspective des services express régionaux métropolitains, la question du financement devra toutefois être abordée. Je suis prêt à ouvrir ce chantier sans tabou, comme je l'ai indiqué à France Urbaine, au Groupement des autorités responsables de transport (Gart) et à Régions de France.

Vous avez évoqué l'abonnement mobilité climat. Des noms différents sont possibles, mais il s'inscrit en effet dans la logique du passe rail.

Monsieur Thiébaud, la répartition des 800 millions d'euros consacrés aux services express régionaux métropolitains n'est qu'indicative dans les mandats adressés aux préfets de région. J'espère qu'elle sera arrêtée d'ici à la fin de l'année.

Monsieur Thierry, l'analyse du rapport entre la route et le rail pourrait nous occuper très longtemps. Depuis le début des années 2000, des gouvernements de sensibilités politiques différentes se sont succédé. En 2000, quand 1 euro était investi par l'État dans le rail, 4 l'étaient dans la route. La tendance s'est inversée en 2018. Aujourd'hui, nous investissons beaucoup plus massivement dans le rail que dans la route. Dans les CPER, 70 % des crédits sont destinés au rail et aux transports publics et seulement 20 % à la route. Dans le budget que je vous présente, 85 % des crédits du programme 203 sont consacrés au transport ferroviaire et aux transports collectifs. De mémoire, environ un tiers des crédits de l'Afit France restent consacrés à la route, mais des chiffres plus précis pourront vous être communiqués.

Comme nous le faisons d'année en année, il faut amplifier cette tendance. Même s'il m'est parfois reproché de délaisser la route, la réorientation des investissements vers le rail est spectaculaire depuis 2017 et plus encore depuis 2022.

Je note d'ailleurs une contradiction dans votre discours. Dans la même intervention, vous avez en effet relevé les difficultés que l'augmentation du prix des carburants posait à nos concitoyens et estimé qu'il fallait les soutenir.

Aujourd'hui, 85 % des déplacements s'effectuent par la route. Sa décarbonation constitue donc un enjeu majeur, que nous prenons en compte en accompagnant le développement des véhicules électriques, en proposant le dispositif de *leasing* social, en accélérant le déploiement des bornes de recharge, etc. Notre stratégie ne peut pas reposer uniquement sur le report modal. En agissant ainsi, nous n'arriverions pas à atteindre les objectifs fixés pour 2030 et 2050 et nous priverions nos concitoyens d'une solution de transport, ce que nous ne souhaitons pas.

Une comparaison détaillée des avantages dont bénéficient le train et l'avion a été établie par mon ministère. Le secteur de l'aviation n'est pas subventionné par le budget de l'État. Il n'existe que deux exceptions, que j'assume. La première concerne les lignes d'aménagement du territoire, qui bénéficient d'environ 25 millions d'euros par an. Elles sont progressivement fermées, mais ces décisions sont parfois vécues douloureusement au niveau local. Quelques-unes, comme les liaisons entre Paris et Rodez ou Tarbes, restent indispensables pour ne pas créer de déserts économiques. Nous devons préserver une forme d'équité entre nos concitoyens, comme nous le faisons pour l'outre-mer ou la Corse. Par rapport aux 13,5 milliards d'euros consacrés aux transports, cet effort de 25 millions d'euros reste en outre limité. La seconde exception concerne le soutien aux carburants durables et aux projets de recherche et développement liés à l'avion décarboné. Pour que l'aviation émette moins de gaz à effet de serre, nous devons faire preuve de plus de sobriété – raison pour laquelle nous demandons une contribution au secteur –, mais également investir dans l'innovation. L'avion bas carbone et, plus tard, l'avion zéro carbone ne sont pas de la science-fiction. Compte tenu de l'importance de la filière aéronautique en France, il serait irresponsable de ne pas accompagner ces projets, auxquels nous croyons.

Vous avez raison en ce qui concerne la taxation du kérosène, mais le combat doit être mené au niveau européen. Nous nous y employons, avec Mme Agnès Pannier-Runacher. Une proposition a été faite par la Commission européenne, à la demande de la France, pour mettre fin à l'exemption dont bénéficie ce carburant. Déroger à cette convention internationale à l'échelle de notre pays aurait un impact écologique limité, mais détruirait notre filière aéronautique. Nous devons être à la fois plus ambitieux et plus efficaces. Les États membres étudient actuellement le texte. J'espère qu'il pourra être adopté dans les prochains mois. Nous travaillons par ailleurs à un renforcement de la régulation. J'ai notamment proposé la mise en place de prix minimum pour les billets d'avion.

Monsieur Wulfranc, je souhaite que le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau soit révisé, afin d'inscrire dans le marbre l'augmentation des crédits alloués à la régénération et à la modernisation du réseau. Il doit traduire l'effort annoncé par la Première ministre. Celui-ci, qui est actuellement de 3 milliards d'euros par an, passera à 3,3 milliards d'euros en 2024, pour atteindre progressivement 4,5 milliards d'euros.

Monsieur Bricout, le financement des investissements est un vaste débat. Je ne crois pas que les CPER soient au détriment des régions. Pour certaines d'entre elles, comme les régions Centre-Val de Loire ou Provence-Alpes-Côte d'Azur, les négociations sont bien avancées. La région Bretagne a délibéré il y a quelques jours. Je souhaite que le processus soit achevé d'ici à la fin de l'année pour les treize régions métropolitaines. Un cadre spécifique est prévu pour les régions d'outre-mer.

Si je comprends bien votre remarque, vous déplorez que les tests de rames ferroviaires soient effectués en République tchèque et que notre réglementation ne permette pas de les réaliser davantage en France. Les contraintes ne sont pas uniquement réglementaires, même si celles-ci existent. Je souhaite que nous puissions développer cette activité en France, mais notre partenaire européen dispose d'une infrastructure importante à Velim. Les nouvelles rames Oxygène, qui seront utilisées pour les trains Intercités, sont actuellement testées sur ce circuit. Je me rendrai en République tchèque avec plusieurs élus concernés pour que nous puissions les voir en action avant leur mise en service.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous en venons aux questions des autres députés.

M. David Valence (RE). Avec le plan de relance, le transport fluvial a bénéficié de crédits à un niveau qui n'avait jamais été atteint. Une décélération était prévue pour la période 2023-2025, avant un rebond des investissements à la fin du quinquennat. Confirmez-vous cette trajectoire ?

Nous avons longuement évoqué la taxe sur les grandes infrastructures de transports. L'avenir des concessions autoroutières devrait se préparer dès maintenant. Quel est votre calendrier à ce sujet ?

M. Yannick Haury (RE). L'État a décidé de déclarer sans suite la procédure d'appel d'offres pour le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Cette annulation ouvre une nouvelle séquence, qui devrait permettre, en associant les élus locaux, de mieux concilier les enjeux d'attractivité du territoire, de protection des riverains et de sobriété environnementale.

Un soutien financier de l'État a par ailleurs été annoncé, dans le cadre des nouveaux contrats de plan État-région, pour développer la mobilité à Nantes et dans les Pays de la Loire.

Comment pouvez-vous rassurer les habitants du pays de Retz, qui craignent une dégradation de leur qualité de vie dans l'attente de l'aboutissement de la nouvelle procédure d'appel d'offres et de la réalisation des futurs travaux ? Quelles mobilités souhaitez-vous développer dans ce territoire ?

M. Damien Adam (RE). Vous avez prévu de consacrer 200 millions d'euros au développement de carburants durables pour le secteur aérien, dans le cadre de France 2030 et de différents budgets. Les professionnels considèrent-ils cet investissement comme suffisant ? Concrètement, comment ces sommes seront-elles utilisées ?

La revue des projets autoroutiers était initialement prévue à l'été. Elle a été décalée à l'automne. En tant que parlementaires, quand disposerons-nous des conclusions de ces travaux ?

M. Anthony Brosse (RE). Monsieur le ministre délégué, je souhaite vous interroger sur les difficultés que rencontrent nos concitoyens dans la ruralité. De plus en plus d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sont devenus des autorités organisatrices de la mobilité. De quels financements les modes de transport concernés pourront-ils bénéficier ? Comment ces possibilités seront-elles mises en avant par l'État auprès des AOM ?

Mme Marjolaine Meynier-Millefert (RE). Où en est le projet de liaison Lyon-Turin ? En 2019, nous avons voté un amendement formant le vœu de voir les accès livrés en même temps que le tunnel de base, en 2030. Malheureusement, cet objectif s'éloigne au fur et à mesure que nous retardons nos décisions. Où en est le tour de table financier que vous avez lancé ? Quand pourrait intervenir le début des travaux ? Pouvons-nous espérer un déclenchement rapide de la démarche Grand Chantier ? Cet outil permettrait aux territoires concernés par les nouveaux accès de s'engager dans la planification de l'accueil de cette grande infrastructure, afin de prouver que celle-ci n'est pas une nuisance. Au contraire, ce projet national et européen est l'occasion d'accélérer la transition environnementale, d'améliorer les transports du quotidien, de développer les mobilités douces... Il doit être un levier de réaménagement durable d'un territoire qui avait jusqu'à présent été pensé pour le tout-voiture.

Mme Claire Colomb-Pitollat (RE). Où en est le projet Méditerranée-Rhône-Saône (Mers) ? Cette liaison fluviale entre le port de Marseille et le port de Lyon permettrait de développer l'hinterland et de contribuer à la décarbonation du transport maritime.

Mme Huguette Tiegna (RE). Je tiens à saluer votre engagement en faveur du transport ferroviaire dans nos ruralités. Les comités de suivi que vous avez mis en place regroupent les différents acteurs et ont permis d'avancer dans de nombreux domaines. Pour quelqu'un qui vit dans le Lot, rejoindre la métropole peut parfois ressembler à un parcours du combattant.

Quel pourrait être l'effet de l'inflation sur la durée d'exécution des travaux et, puisque nous examinons le PLF, sur leur coût ?

Mme Pascale Boyer (RE). Le projet de loi de finances pour 2024 prévoit une augmentation significative des crédits destinés à la régénération du réseau ferroviaire. Après une fermeture d'un an, la ligne Grenoble-Gap a été rouverte le 11 décembre 2022. Il s'agit d'une belle victoire, car il avait été annoncé, en 2018, qu'elle fermerait définitivement, faute de moyens pour assurer sa maintenance. Cette victoire n'est toutefois pas totale. Il reste en effet à trouver les financements permettant de réaliser une nouvelle phase de travaux, qui garantiraient une utilisation pérenne de la ligne. Le coût annoncé est de 180 millions d'euros à l'horizon 2032. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est engagée à en financer la moitié. Comment pourraient être financés les 90 millions restants ?

M. Damien Abad (RE). J'ai les mêmes questions que ma collègue concernant le projet de liaison Lyon-Turin. Par ailleurs, où en est le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (Cfal), notamment dans sa partie nord ? Quelle est la répartition des compétences et des financements s'agissant des petites lignes ferroviaires en région Auvergne-Rhône-Alpes ?

Mme Annick Cousin (RN). Je reviens de la séance plénière du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine. M. Alain Rousset, son président, s'étonnait de ne pas disposer de financements plus importants pour le ferroviaire, notamment pour les petites lignes du quotidien. La région se substitue déjà largement à l'État en matière d'investissement dans le fret, le transport express régional (TER) ou le matériel.

Pouvez-vous nous assurer que les financements seront suffisants pour proposer une offre en adéquation avec la demande, qui ne fait que croître ? En Nouvelle-Aquitaine, celle-ci progresse de 20 % tous les trimestres. Il n'est pas normal que les Néo-Aquitains soient

toujours obligés de mettre la main au porte-monnaie, d'autant plus que certains projets sont d'envergure nationale, voire internationale.

M. Pierre Meurin (RN). Vous avez tout à l'heure avoué que nos routes faisaient l'objet d'un sous-investissement. Or, si la France était classée à la première place mondiale pour la qualité de ses routes en 2012, elle se situe désormais à la dix-huitième place. Nous pouvons fanfaronner sur la transition écologique et les nouvelles mobilités, mais nous avons besoin des routes. La dégradation de celles-ci est en outre mise en cause dans 30 % des accidents. Sous-investir ne devrait donc pas être un motif de fierté pour le Gouvernement.

Comment envisagez-vous d'entretenir le réseau secondaire, notamment dans les zones rurales, où l'état des routes est largement dégradé, voire catastrophique ? C'est un enjeu de sécurité majeur. Le vélo ne peut pas être la seule réponse.

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Alors qu'il y a urgence à changer nos modes de déplacement, plusieurs projets routiers d'un autre temps sont en cours de réalisation dans l'Hérault. À Montpellier, la liaison intercantonale d'évitement du nord (Lien) suscite la colère et l'indignation de nombre de nos concitoyens. La récente mission régionale d'autorité environnementale a souligné l'insuffisance des études servant de base au projet, en matière de pollution de l'air, de prise en compte du changement climatique et de destruction d'espèces protégées. Des incertitudes subsistent en outre quant à ses conséquences sur l'expansion de la périurbanisation. Comment l'argent public peut-il financer de tels projets qui induisent forcément plus de trafic et ne résolvent en rien le problème des mobilités périurbaines ?

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Le PLF pour 2024 prévoit de taxer les aéroports les plus importants : Paris, Nice, Marseille et Lyon. C'est un bon début pour récolter des fonds et investir dans le ferroviaire ! Nous devons cependant aller plus loin. Nous avons besoin de davantage de ressources, par exemple pour rouvrir la ligne Morcenx-Mont-de-Marsan-Tarbes-Bagnères-de-Bigorre. Le collectif Oui au train de nuit propose d'augmenter la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Avec mes collègues de la NUPES – et j'espère avec des membres du groupe majoritaire –, nous défendrons un amendement en ce sens. Monsieur le ministre délégué, je n'irai pas jusqu'à vous demander de déposer cet amendement au nom du Gouvernement, mais pouvez-vous vous engager à ne pas vous y opposer ?

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Le 14 avril, le tribunal administratif de Paris a enjoint au ministre de la transition écologique de faire réaliser et publier les bilans issus de la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) du sillon alpin sud et du tunnel du Mont-Cenis. Ceux-ci s'ajoutent à une longue liste d'infrastructures de transport n'ayant fait l'objet d'aucun bilan économique et social, comme la ligne Perpignan-Figueras ou la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire. Nous avons évoqué ce sujet avec vous le 19 juillet, lors d'une rencontre officielle, avant de vous adresser un courrier resté sans réponse.

Dans le cadre de ce PLF, vous nous demandez de soutenir le financement d'opérations comme la modernisation de la ligne Lyon-Saint-Étienne ou les étoiles ferroviaires de Lyon et de Grenoble, mais comment pouvons-nous valider ces opérations futures si vous ne rendez pas des comptes sur celles du passé ? Nous ne pouvons pas prendre une décision à l'aveugle. Qu'attendez-vous pour faire réaliser et publier l'ensemble des bilans « Loti » manquants, conformément à la loi ?

M. Fabrice Brun (LR). Qu'elle soit thermique, électrique, hybride ou à hydrogène, la voiture aura toujours besoin de routes pour rouler et elle restera indispensable pour 80 %

des Français. En Ardèche, comme le Président de la République, nous aimons la bagnole ! Dans notre département, nous n'avons ni trains de voyageurs, ni aéroport, ni autoroute. Vous comprendrez donc l'intérêt que nous portons à notre seule route nationale, la RN102. Je voudrais remercier votre prédécesseur, le ministre M. Djebbari, qui nous a aidés à obtenir divers aménagements, comme les carrefours de Lafayette et de Bernardy. J'espère que je pourrai également vous remercier un jour. Nous devons notamment achever le contournement du Teil et sécuriser le virage de la Teyre. Au XXI^e siècle il reste des endroits où, sur une route nationale, un poids lourd et une voiture ne peuvent pas se croiser ! Nous avons donc besoin d'éléments plus précis concernant le calendrier de mise en œuvre du volet routier des CPER. Comme les trains, les voitures doivent aussi arriver à l'heure !

M. Pierre Vatin (LR). Vous avez annoncé un effort de 1 milliard d'euros pour la régénération ferroviaire en 2027 et 300 millions d'euros supplémentaires dès 2024. Toutefois, cette augmentation des moyens n'est pas liée à un accroissement du soutien de l'État, puisqu'elle repose sur une contribution interne de la SNCF. Celle-ci consacrera les dividendes qu'elle perçoit au financement de ces investissements. Pouvez-vous nous confirmer ce mécanisme ?

S'agissant des petites lignes, vous avez apporté quelques réponses. Nous resterons cependant vigilants. Inciterez-vous SNCF Réseau à assouplir ses tarifs, voire ses référentiels de voie, afin d'aider les régions à augmenter le nombre de trains en circulation et à rentabiliser leurs services ?

Enfin, après la déception du début de l'été, qu'en est-il du projet de liaison Roissy-Picardie ? Quand cette desserte ferroviaire, indispensable notamment pour la ville de Compiègne, verra-t-elle le jour ?

M. Jean-Pierre Taite (LR). Le dispositif de *leasing* social sera lancé en novembre. Destiné à aider les ménages modestes à louer un véhicule électrique, il se heurte à la stratégie de nos constructeurs qui privilégient les modèles à forte valeur ajoutée, au lieu de proposer une offre accessible à tous. Cette stratégie permet malheureusement aux acteurs chinois de gagner des parts de marché. Dans ce contexte, l'interdiction du moteur thermique n'est-elle pas prématurée ?

L'accès au dispositif de *leasing* social ne devrait-il pas prendre en compte le lieu de résidence, afin de favoriser les habitants ruraux ou les personnes travaillant dans une zone à faibles émissions (ZFE) ? Quels véhicules seront par ailleurs éligibles ?

Quel accompagnement avez-vous prévu pour aider les 4 000 stations-service indépendantes, qui souffrent de la vente du carburant à prix coûtant négocié avec les principaux distributeurs ? Elles jouent en effet un rôle social important pour les citoyens ruraux, notamment dans mon département de la Loire où la voiture reste un mode de transport irremplaçable.

M. Vincent Descoeur (LR). Le produit de la nouvelle taxe sur les grandes infrastructures de transport sera très majoritairement fléché vers la régénération du réseau ferré. Compte tenu de son état de vétusté, nous ne pouvons que nous en réjouir. Cette priorité pose toutefois la question des moyens dont vous disposerez pour investir dans les routes nationales. Certains départements, dont le Cantal, sont à l'écart des autoroutes et des lignes ferroviaires à grande vitesse. Ils ne sont desservis que par des routes nationales, comme la RN122, qui ne comptent aucun tronçon à deux fois deux voies et seulement quelques

créneaux de dépassement. Pour retrouver des temps de trajet décents et assurer la sécurité des usagers, des travaux sont indispensables. Les crédits routiers étant en baisse sensible dans les CPER, comment pourront-ils être financés ?

M. Jean-Yves Bony (LR). En juin, quand nous avons voté la proposition de loi sur les Serm, nous avons l'espoir d'améliorer les déplacements entre les zones rurales et les centres urbains. Il s'agit en effet d'un enjeu essentiel pour l'aménagement du territoire. À l'époque, vous nous aviez annoncé qu'une enveloppe de 1 milliard d'euros serait dédiée à ces projets dans les CPER. Elle n'est plus que de 800 millions et, dans la version actuelle du PLF, descendrait à 700 millions d'ici à 2027. Au profit de quelle autre ligne ces 100 millions d'euros ont-ils disparu ?

Les crédits alloués semblent de toute façon très insuffisants, puisque la seule région Auvergne-Rhône-Alpes aurait besoin de 950 millions d'euros. Quels engagements complémentaires le Gouvernement compte-t-il prendre ? Les sénateurs, qui étudient actuellement le texte, doutent d'un financement par la seule fiscalité locale.

M. Dino Ciniéri (LR). En 2024, le bonus écologique sera conditionné au respect d'un score environnemental afin de pénaliser les véhicules ayant une empreinte carbone élevée. Nous saluons cette mesure, mais le décret sera-t-il validé par Bruxelles ? S'appliquera-t-il aux véhicules produits en Europe ?

Le malus frappe désormais les véhicules hybrides. Pourquoi ne pas avoir inclus les véhicules électriques aux batteries les plus lourdes, comme le suggérait un rapport interne de l'Inspection générale des finances (IGF) ?

Le fait que le bonus applicable aux entreprises obéisse à des règles moins strictes est-il pertinent pour préserver la qualité du marché de l'occasion ? Les règles du bonus sont-elles assez lisibles pour les consommateurs ?

En 2022, l'Élysée a acheté six véhicules : un à moteur diesel, deux à moteur essence, deux hybrides rechargeables et un hybride non rechargeable. Comment expliquez-vous l'absence de véhicule électrique ? Les véhicules propres n'ont par ailleurs représenté que 2,7 % des achats du ministère de l'intérieur, alors que la loi impose un seuil de 50 %.

Mme Alexandra Masson (RN). La taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance affectera les grands aéroports français. Elle renchéra le prix des billets d'avion et incitera les compagnies européennes à privilégier d'autres aéroports en Europe. La connectivité de nos territoires, dont les Alpes-Maritimes et l'Île-de-France, sera pénalisée. Le hub de Roissy de la compagnie Air France perdra de son attractivité. Vous nous avez expliqué qu'une taxe sur le kérosène qui ne serait pas appliquée à l'échelle européenne serait inefficace et qu'elle aurait des effets néfastes sur l'économie et les entreprises françaises. Or le dispositif que vous proposez aura les mêmes conséquences.

M. Jimmy Pahun (Dem). J'appelle votre attention sur l'article 39 *decies* C du code général des impôts, qui fixe les modalités du suramortissement fiscal destiné à accompagner les armateurs dans la décarbonation du transport maritime. Dans un souci de cohérence, sa rédaction serait à revoir. En effet, si les navires propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL), qui ne rejettent pas de particules fines mais émettent des gaz à effet de serre, sont soutenus, les navires utilisant l'énergie du vent, qui ne rejettent pas de particules fines et n'émettent pas de gaz à effet de serre, ne le sont pas. Le navire Canopée, qui traverse l'Atlantique pour livrer la

fusée Ariane, est ainsi exclu du dispositif. Il est pourtant un condensé d'innovations technologiques et ouvre des perspectives formidables pour la décarbonation du transport maritime. Les capacités de ce navire à voiles sont surprenantes.

Compte tenu de la révision des règles européennes relatives aux aides d'État, quel est l'avenir de ce dispositif de suramortissement fiscal ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Monsieur le président Valence, je vous remercie d'avoir souligné l'effort important qui a été réalisé en faveur du transport fluvial. Les crédits qui lui sont consacrés dans les CPER ont été doublés. Par ailleurs, Voies navigables de France (VNF) bénéficiera, en 2024, d'une annulation des réductions d'emplois qui étaient prévues en compensation de l'automatisation des écluses. Cet opérateur disposera ainsi d'effectifs plus importants pour mener à bien ses missions et déployer un plan d'investissement de 1 milliard d'euros, destiné à améliorer nos infrastructures fluviales.

Pour répondre à Damien Adam, nous avons en effet pris du retard dans la revue des projets autoroutiers. Avant toute décision – et évidemment avant toute annonce –, nous discuterons de chacun d'eux avec les parlementaires et les élus concernés. Je souhaite que ces travaux soient menés dans le courant de l'automne, mais je reste prudent sur le calendrier.

S'agissant de l'avenir des concessions, monsieur le président Valence, nous souhaitons mettre en place, avant la fin de l'année, une commission chargée de réfléchir à l'évolution du modèle de concessions autoroutières. Les concessions dites historiques arriveront en effet à échéance assez rapidement, à partir de 2031.

Monsieur Haury, j'ai annoncé il y a quelques jours, à Nantes, l'annulation de la procédure d'appel d'offres. Cette décision était douloureuse pour moi et pour le territoire. Néanmoins, je peux vous assurer que le projet de modernisation de l'aéroport n'est en aucun cas abandonné. Il n'est pas question de laisser en l'état l'infrastructure existante. J'annoncerai début novembre, comme je m'y étais engagé, les modalités du nouvel appel d'offres et les mesures d'accompagnement des mobilités prévues dans le CPER. Des améliorations sont notamment nécessaires sur le plan ferroviaire. Les discussions avec la présidente du conseil régional des Pays de la Loire Mme Christelle Morançais sont bien avancées. Vous constaterez dans les chiffres que le projet pour les Pays de la Loire est très ambitieux.

Monsieur Adam, le Président de la République a annoncé au Bourget l'octroi de 200 millions d'euros de crédits pour les carburants aéronautiques durables (CAD). Nous soutiendrons des projets situés à différents endroits du territoire, notamment à côté de Pau. D'autres pourront également être éligibles. L'enveloppe sera territorialisée et fonctionnera selon une logique d'appels à projets. Au Bourget, le Président de la République a également annoncé un effort de 300 millions d'euros par an jusqu'à au moins 2027, voire 2030, en faveur de la filière aéronautique, pour promouvoir les projets d'avions bas carbone dans toutes leurs composantes – moteur, incorporation des carburants, technologies à l'hydrogène, etc. Celui-ci concernera aussi les sous-traitants, car il est important de soutenir les PME partout en France.

Monsieur Brosse, dans le plan national Covoiturage du quotidien annoncé en décembre, nous avons mis l'accent sur les projets ruraux. Avec M. Christophe Béchu, nous avons mobilisé 50 millions d'euros dans le cadre du fonds vert. L'utilisation des crédits n'est pas terminée, mais soixante-dix-huit projets, pilotés par des communes ou des communautés de communes en zone rurale, ont été cofinancés et ont reçu près de 3 millions d'euros. Le

covoiturage n'est pas uniquement destiné aux étudiants urbains. Au contraire, l'objectif du plan est de le développer pour les trajets du quotidien, grâce à la prime de 100 euros. Une dynamique commence à être perceptible. Nous en dresserons un bilan avant d'engager la deuxième étape du plan, que nous présenterons dans les prochaines semaines avec Christophe Béchu.

Par ailleurs, avec Mme Dominique Faure, nous avons présenté un fonds Mobilité rurale, intégré dans le fonds vert, de 30 millions d'euros pour les trois prochaines années. Il permettra de soutenir des initiatives ponctuelles de tel ou tel territoire, qui aurait besoin d'ingénierie ou de financements complémentaires.

S'agissant de la ligne Grenoble-Gap, madame la députée Pascale Boyer, elle constitue une priorité de l'État pour le volet mobilité du contrat de plan État-région 2023-2027. Pour le moment, les discussions n'ont pas beaucoup avancé avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, mais nous les poursuivons et nous étudierons, si nécessaire, des scénarios alternatifs pour ne pas abandonner cette ligne qui, à juste titre, vous tient à cœur.

La question de la liaison Lyon-Turin a été évoquée par le député M. Abad et par vous-même, madame la députée Meynier-Millefert. J'ai annoncé que l'État était prêt à financer les accès à hauteur de 3 milliards d'euros. Je me suis entretenu avec M. Laurent Wauquiez à ce sujet il y a quelques semaines. Nous devons prolonger les discussions avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, mais – sans trahir de grands secrets – nous allons trouver un accord sur une clef de financement, afin de rapidement lancer les études. Il s'agit d'une décision pragmatique, pour ne pas perdre le bénéfice de la déclaration d'utilité publique.

Le député Damien Abad m'a également interrogé à propos du Cfal. Nous avons engagé la consultation des élus concernés en novembre dernier et j'aurai l'occasion d'aller à Lyon d'ici à la fin de l'année. Je compléterai toutefois ma réponse par écrit.

Je regrette que le président de région M. Rousset soit inquiet quant au financement du ferroviaire, car les négociations avancent de manière positive avec la région Nouvelle-Aquitaine.

Monsieur Meurin, je vais essayer d'être plus précis pour vous rassurer concernant l'avenir du réseau routier. Nous avons engagé un effort de rééquilibrage des crédits. Par rapport à la génération précédente, les CPER privilégient donc le ferroviaire et les transports publics. Notre objectif n'est pas de réserver la route aux ruraux et les transports publics aux urbains. Les services express régionaux métropolitains – je crois que vous vous êtes abstenu, peut-être dans une logique constructive, lors du vote de la proposition de loi du président Zulesi – visent à proposer des solutions de transport aux personnes qui n'habitent pas dans les cœurs de ville, mais à 30, 50 ou 80 kilomètres. Beaucoup d'entre elles utilisent leur voiture, moins par plaisir que par absence d'alternative. Ces projets de transports publics mettront toutefois plusieurs années à se concrétiser. En attendant, nous soutenons donc la décarbonation de la route, en encourageant le covoiturage ou le passage aux véhicules électriques. Ceux-ci sont encore trop souvent un produit de luxe. Un dispositif comme le *leasing* social permettra de le rendre plus accessible.

Le réseau routier existant doit évidemment être entretenu. Construire moins de routes ne signifie pas abandonner notre patrimoine. C'est l'actif des Français et beaucoup d'entre eux l'utilisent au quotidien. J'ai donc souhaité que nous renforçons son entretien. Entre 2023 et 2024, les crédits qui lui sont consacrés augmenteront de 100 millions d'euros, pour

dépasser le milliard. Il y a cinq ans, ils ne s'élevaient qu'à 700 millions d'euros. L'effort consenti est donc significatif.

S'agissant du contournement de Montpellier, évoqué par le député Carrière, le projet est engagé. Nous devons régler un problème de tarification, car le Conseil d'État avait estimé que le système de péage envisagé n'était pas conforme au droit. Nous sommes en train de trouver une solution.

Concernant les trains de nuit, évoqués par Mme la députée Ferrer, le Premier ministre M. Castex avait fixé un objectif de dix lignes. Il en existait deux. Nous en avons rouvert deux, et deux autres seront disponibles d'ici la fin de l'année : Paris-Aurillac et Paris-Berlin.

La contribution d'autres secteurs au financement des investissements ferroviaires devrait-elle être accrue ? Je souhaite que nous mettions déjà en place la nouvelle taxe que nous proposons cette année. Certains la trouvent excessive, d'autres l'estiment insuffisante. Il me semble qu'elle est déjà importante. Elle est en outre entièrement fléchée vers l'Afit France et servira donc exclusivement au financement d'infrastructures de transport. Puisque le secteur aérien est déjà concerné par le dispositif que nous envisageons, nous ne prévoyons pas de lui imposer, pour le moment, un autre effort fiscal majeur, comme le serait une taxe sur les billets d'avion.

Monsieur Amard, je confirme ce que je vous ai dit lorsque nous nous sommes rencontrés le 19 juillet. Nous publierons tout ce que nous devons publier. Je m'y engage et je sais que vous ne manqueriez pas de m'interpeller si ce n'était pas le cas ! J'ai évoqué le sujet avec M. Christophe Béchu et nous avons mené des vérifications. Une partie des documents concernés relèvent de SNCF Réseau, mais nous allons nous assurer qu'ils sont également publiés.

Monsieur Brun, le volet routier est intégré dans les CPER. Le calendrier est donc le même que celui que j'ai annoncé précédemment. Notre objectif est d'achever les discussions d'ici à la fin de l'année.

Pour répondre à M. Vatin, l'État assume sa part dans le financement de SNCF Réseau, notamment dans le socle de 2,9 milliards d'euros. L'an dernier, les 100 millions d'euros supplémentaires, apportés par l'intermédiaire de l'Afit France, provenaient du budget du ministère chargé des transports. En 2024, la marche prévue dans l'augmentation des crédits de régénération sera financée par le versement de moindres dividendes, ce qui constitue également un effort de la part de l'État. Nous n'avons pas encore déterminé les clefs de financement pour les années suivantes.

Nos péages ferroviaires sont les plus chers d'Europe. À la demande des régions, j'ai souhaité qu'une réflexion soit engagée sur notre schéma de financement. Elle n'avait pas été menée depuis au moins une décennie. Ces travaux seront conduits par l'Inspection générale des finances, l'Inspection générale du développement durable et le ministère de l'économie, et le rapport sera rendu public. Même si elle pèse sur les régions – et sur l'État –, il n'est pas question de priver SNCF Réseau d'une ressource, au moment où nous lui demandons d'investir davantage. Des solutions alternatives peuvent toutefois être envisagées. En Italie par exemple, la baisse des tarifs a été compensée par une offre plus importante. C'est une piste que nous devons étudier.

Le projet de liaison Roissy-Picardie reste prioritaire, y compris pour le Président de la République. Nous avons constaté un dérapage des coûts qui nous oblige à chercher de nouveaux financements. Des discussions sont en cours avec la région et d'autres collectivités ; cependant, le calendrier n'est pas remis en cause.

S'agissant du dispositif de *leasing* social, la liste des véhicules éligibles sera connue avant la fin de l'année, au moment de l'ouverture de la plateforme. Nous ciblerons les ménages les plus modestes, mais les critères ne sont pas encore précisément définis. M. Taite a évoqué un ciblage territorial. Celui-ci n'est pas exclu, puisque nous disposerons, dans un premier temps, d'un nombre limité de véhicules. La décision sera prise avec mes collègues du Gouvernement.

Monsieur Cinieri, nous considérons que le critère environnemental, qui s'appliquera pour le dispositif de *leasing* social comme pour le bonus-malus, est conforme au droit international et au droit européen en matière de commerce et de concurrence.

Monsieur Descoeur, nous n'abandonnons pas nos routes. L'entretien du réseau existant bénéficiera d'un effort budgétaire supplémentaire. Pour ce qui est des nouveaux projets, ils font l'objet de discussions avec chacune des régions dans le cadre des CPER. Les mandats des préfets de région doivent être transparents. Je suis à la disposition de chacun des parlementaires pour leur apporter des précisions à ce sujet.

Les crédits affectés aux Serm s'élèvent précisément à 767 millions d'euros. Le Président de la République a souhaité être modeste et a arrondi ce chiffre à 700 millions. Je l'ai moi-même arrondi à 800 millions d'euros. Il s'agit toutefois du même montant ! Celui-ci a été fixé pour l'entrée dans les négociations. Je ne serai pas plus précis, car les discussions sont en cours, mais dans certaines régions, nous augmenterons un peu l'effort de l'État. À condition que les collectivités allouent à ces projets des crédits de même ordre, le principe des CPER est de les accompagner. Sans être trop optimiste, je pense que nous nous approcherons du milliard, chiffre que j'avais déjà eu l'occasion d'évoquer. Nous dépasserons en tout cas les 800 millions d'euros. La période 2023-2027 ne constitue en outre qu'une première tranche d'investissement.

Enfin, s'agissant des questions que vous avez posées, madame Masson, à propos de l'aérien, la compétitivité des compagnies françaises nous préoccupe au plus haut point. La taxation du kérosène n'aurait pas les mêmes conséquences que la taxation des grandes concessions. Néanmoins, vous avez raison, cette dernière renchérit probablement le prix des billets d'avion.

J'avais annoncé, il y a quelques mois, une contribution du secteur aérien au financement de la décarbonation, mais il n'est pas question de lui appliquer une double peine. Nous ne taxerons donc pas à la fois les billets d'avion et les concessions aéroportuaires. Nous sommes soucieux de ne pas imposer un effort excessif à un secteur qui contribue déjà à la décarbonation par d'autres biais, comme le système d'échange de quotas d'émission européen, et qui pourrait, à terme, être soumis à une taxation du kérosène.

Nous sommes attentifs à préserver la compétitivité de nos compagnies, en particulier Air France. Nous avons beaucoup soutenu cette dernière pendant la crise du covid. Même s'il s'agit d'une entreprise privée, elle reste une fierté nationale. Elle joue également un rôle important dans la desserte de beaucoup de nos territoires. Je me réjouis d'ailleurs que grâce aux efforts consentis au cours des dernières années, Air France ait pu effectuer une commande

massive d'avions plus propres auprès du grand avionneur européen Airbus et engager des projets d'expansion, en prenant des participations dans le capital d'autres compagnies. Même si nous devons rester vigilants, ces décisions traduisent une amélioration très nette de sa santé économique.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 17 octobre 2023 à 18 heures

Présents. - M. Damien Abad, M. Damien Adam, M. Gabriel Amard, M. Christophe Barthès, M. Jean-Yves Bony, M. Jorys Bovet, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, M. Anthony Brosse, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, M. Sylvain Carrière, Mme Claire Colomb-Pitollat, M. Mickaël Cosson, Mme Annick Cousin, Mme Catherine Couturier, M. Stéphane Delautrette, M. Vincent Descoeur, Mme Sylvie Ferrer, Mme Charlotte Goetschy-Bolognese, M. Daniel Grenon, M. Yannick Haury, Mme Chantal Jourdan, M. Matthieu Marchio, Mme Alexandra Masson, Mme Manon Meunier, M. Pierre Meurin, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Hubert Ott, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, M. Loïc Prud'homme, M. Nicolas Ray, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Jean-Pierre Taite, M. Vincent Thiébaud, M. Nicolas Thierry, Mme Huguette Tiegna, M. David Valence, M. Pierre Vatin, Mme Anne-Cécile Violland, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, M. Aymeric Caron, M. Jean-Victor Castor, M. Marcellin Nadeau, Mme Christelle Petex-Levet, Mme Marie Pochon

Assistaient également à la réunion. - M. Fabrice Brun, M. Dino Cinieri